



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

**3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne
à l'appui du LTAG**

OPÉRATIONS SPATIALES COMMERCIALES

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA),
le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et
la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les opérations spatiales commerciales deviennent de plus en plus courantes tandis que les lancements se multiplient dans différentes régions. Actuellement, l'industrie aérienne est aux prises avec des fermetures prolongées de l'espace aérien pour accommoder le lancement et le retour d'engins spatiaux commerciaux. La fréquence croissante de ces opérations fait en sorte que d'importants volumes d'espace aérien deviennent inaccessibles, ce qui a des incidences dramatiques sur l'efficacité des opérations du transport aérien traditionnel et des impacts pour le public voyageur. Puisque les lancements commerciaux d'engins spatiaux sont appelés à augmenter en fréquence et en variété, il importe de gérer ces lancements avec un minimum de perturbations de l'écosystème du transport aérien.

Suite à donner : la Conférence est invitée à accepter les recommandations formulées au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le nombre d'opérations spatiales commerciales qui pénètrent les espaces aériens contrôlés en route vers les limites extrêmes supérieures de l'atmosphère ou au-delà est en croissance. On observe aussi une augmentation de nombre d'aéronefs sans équipage qui opèrent durant des jours, voire des mois au niveau FL600 ou plus.

1.2 Bien qu'il existe des concepts et des propositions pour minimiser la quantité d'espace aérien utilisée pour ces opérations, les propositions suscitent des préoccupations qu'il faut aborder. Alors que le travail est déjà commencé au sein des organes de l'OACI, il faut faire en sorte que des résultats soient obtenus en temps opportun.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

2. DISCUSSION

2.1 Alors que se multiplient les lancements et les récupérations d'engins spatiaux, la quantité d'espace aérien qui doit être protégé augmente en conséquence. Certains lancements exigent la réservation d'un volume considérable d'espace aérien. Actuellement, l'industrie aérienne est aux prises avec des fermetures prolongées d'espaces aériens pour accommoder le lancement et la rentrée d'engins spatiaux commerciaux.

2.2 La réservation de larges portions d'espace aérien entraîne une perturbation des opérations du réseau aérien et des retards pour le public voyageur. L'allongement des temps de vol et des distances en raison des détournements a des incidences financières et environnementales. Étant donné l'engagement de l'industrie sur le plan de la durabilité, il faut un moyen plus efficient et plus harmonisé de gérer les lancements d'engins spatiaux commerciaux. Le temps de vol additionnel pourrait atteindre 20 à 30 minutes par vol, ce qui correspond, selon les estimations, à environ 1060 kilogrammes d'émissions de CO₂ additionnelles par route/vol impacté.

2.3 Pour bloquer les espaces aériens, les fournisseurs ANSP doivent créer des restrictions temporaires de vol et publier des NOTAM pour communiquer efficacement les restrictions de vol à tous les autres utilisateurs de l'espace aérien, y compris les compagnies aériennes. Toutefois, la gestion et la diffusion des restrictions temporaires de vol ne sont pas toujours efficaces ou en temps opportun.

2.4 L'espace aérien est bloqué pour la sécurité du lancement et des autres aéronefs dans la zone, en raison de risques de chute de débris. Un espace aérien additionnel est également bloqué autour du site de lancement, et des zones tampons sont ajoutées au cas où il faudrait interrompre le lancement. Toutefois, en l'absence de norme mondiale concernant les exigences de sécurité des lancements, chaque État détermine les tampons de sécurité et les réservations d'espace aérien différemment.

3. CONCLUSION

3.1 Il faut des directives mondiales pour faciliter la gestion des espaces aériens contrôlés durant les lancements et les récupérations des opérations spatiales. L'espace aérien est une ressource limitée et avec l'arrivée de nouveaux entrants qui amorcent et accroissent leurs opérations, l'accès à l'espace aérien contrôlé devrait demeurer équitable et juste.

3.2 La communication en temps opportun avec tous les utilisateurs de l'espace aérien et une approche inclusive de la prise de décision aideront à gérer les opérations spatiales commerciales traversant l'espace aérien contrôlé. Pour cela, il faut une application plus large de la prise de décision collaborative (PDC).

3.3 De plus, il faut définir des procédures mondiales gouvernant le transit sûr et efficient de véhicules spatiaux dans l'espace aérien contrôlé.

4. SUITE À DONNER :

4.1 La Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

Il est recommandé que les États :

- a) partagent les leçons apprises pour améliorer l'évaluation du risque et l'identification des zones hasardeuses associées aux opérations spatiales commerciales ;

- b) fassent la promotion de la prise de décision collaborative en vue d'une gestion efficace et efficiente des lancements et récupérations ; et
- c) assurent le partage en temps opportun de l'information, y compris la diffusion des NOTAM concernant les opérations spatiales commerciales.

Il est recommandé que l'OACI :

- d) priorise le développement de procédures relatives au transit sûr et efficient des véhicules spatiaux dans l'espace aérien contrôlé ;
- e) envisage la création d'un groupe d'experts pour traiter de toutes les questions opérationnelles, de sécurité et de réglementation liées aux opérations spatiales commerciales et aux opérations dans l'espace aérien supérieur, y compris les systèmes de plates-formes à haute altitude transitant dans l'espace aérien contrôlé ;
- f) développe des lignes directrices pour l'évaluation et l'atténuation des risques de sécurité occasionnés par les retours de véhicules spatiaux traversant les espaces aériens contrôlés.

— FIN —